



INFORME DE LA ABOGACÍA DE LA GENERALITAT

Asunto objeto del informe.- Consulta formulada por el Subsecretario de la Conselleria de Medio Ambiente, Agua, Infraestructuras y Territorio, a instancia de la Dirección General de Transportes y Logística, sobre la posibilidad de modificar, o, en su caso, resolver, el contrato de emergencia formalizado con la entidad AVANZA MOVILIDAD LEVANTE, S.L.U., concesionaria del servicio de transporte público regular de viajeros por carretera CE-706 LA MARINA BAJA.

I. ANTECEDENTES

ÚNICO.- Petición de informe objeto de la consulta.

Aloficio del Subsecretario de la Conselleria de Medio Ambiente, Agua, Infraestructuras y Territorio se acompaña el informe de la Dirección General de Transportes y Logística, en el que se exponen los antecedentes del caso, así como la postura del referido centro directivo sobre las distintas cuestiones que se plantean.

En síntesis, se explica en el referido informe que la Conselleria de Medio Ambiente, Agua, Infraestructuras y Territorio viene prestando, desde el 16 de octubre de 2023, a través de contrato de emergencia formalizado con la concesionaria AVANZA MOVILIDAD LEVANTE, S.L.U., el servicio de transporte público regular de viajeros por carretera CE-706 LA MARINA BAJA, el cual conecta los municipios de Alfas del Pi, Altea, Beniardá, Benidorm, Benifato, Benimantell, Bolnha, Calbsa d'En Sarrà, Confrides, Finestrat, El Castell de Guadalet, La Nucia, Oixeta, Pobpe, Relbu, Sella, Tàrbena y La Vila Joiosa. El Ayuntamiento de Altea, de manera unilateral, y al parecer desde finales de marzo de 2024, ha suprimido los semáforos existentes en la carretera de la Bir, en el tramo comprendido entre el Puerto de Altea y la Playa de Cap Blanc, dejando así un único sentido de circulación en dirección Altea, y obligando en sentido a Altea a desviarse por la carretera N-332.



Esta actuación unilateral del Ayuntamiento de Altea ha supuesto la imposibilidad material de prestar el servicio de transporte público de las líneas que conectan Altea - Alfas del Pi - Benidorm con el recorrido y paradas autorizadas en el contrato, incrementando notablemente los tiempos de recorrido, de todo lo cual se deriva la consiguiente pérdida de expediciones y viajeros, así como una merma sustancial en la calidad del servicio, situación que se agrava en verano, dadas las habituales retenciones en la N-332 en la época estival.

Por su parte, el referido Ayuntamiento ha manifestado su intención de mantener la actuación realizada, a pesar del requerimiento que se le ha dirigido por la Conselleria para restituir la situación alterada a su estado anterior.

En estas condiciones, y según se indica en el referido informe, no resulta posible prestar el servicio, con el recorrido y las paradas autorizadas en el contrato. En consecuencia, se plantea la viabilidad jurídica de proceder, o bien a una modificación del contrato para adaptarlo a las exigencias derivadas de la nueva situación sobrevenida, o, alternativamente, a su resolución de mutuo acuerdo y a la licitación de un nuevo contrato que se ajuste a las nuevas condiciones que requiere la adecuada prestación del servicio público.

II. CONSIDERACIONES JURÍDICAS

PRIMERA.- Carácter del presente informe.

El presente informe se emite con base en el art. 5.3 de la Ley 10/2005, de 9 de diciembre, de la Generalitat, de Asistencia Jurídica a la Generalitat, atendida la posible dificultad técnico-jurídica de la cuestión planteada; reviste, por tanto, carácter facultativo y no vinculante, conforme a lo prevenido en los arts. 5.3 y 6 de la Ley 10/2005 antes citada, sin perjuicio de lo cual la resolución que se aparte del mismo deberá motivarse adecuadamente.



SEGUNDA.- Análisis de las cuestiones planteadas.

Antes de abordar el análisis de las distintas cuestiones planteadas, conviene establecer con claridad el marco normativo por el que se rige el presente contrato, dada la especial regulación de las concesiones de servicios para el transporte público regular de viajeros.

En primer término, debe citarse el Reglamento (CE) núm. 1370/2007, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23-10-2007, sobre los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril y carretera y por el que se derogan los Reglamentos (CEE) núm. 1191/69 y (CEE) núm. 1107/70 del Consejo. Dicho Reglamento resulta de aplicación a la explotación, entre otros, de los servicios públicos de transporte de viajeros por carretera (art. 1); asimismo, define (art. 2) el transporte público de viajeros como el servicio de transporte de viajeros de interés económico general ofrecido a los usuarios sin discriminación y de forma continua; define también el contrato de servicio público, entendido como el contrato que confía a un operador la gestión y explotación del servicio público de transporte de viajeros sujeto a las obligaciones propias del servicio público; y, en fin, se dispone (art. 5.1) que la adjudicación de los contratos de servicio de transporte de viajeros, cuando tengan el carácter de concesiones de servicios en el sentido de las directivas comunitarias, tendrá que realizarse con arreglo a las normas establecidas en el repetido Reglamento (CE) núm. 1370/2007. Como es sabido, este tipo de disposiciones comunitarias son de aplicación directa y obligatoria, tal como establece su art. 12, según el cual el Reglamento en cuestión será obligatorio en todos sus elementos y directamente aplicable en cada Estado miembro¹.

En cuanto a las disposiciones de derecho interno, cabe citar, en primer lugar, el art. 19.2 g) de la LCSP, conforme al cual no se consideran sujetos a regulación armonizada, cualquiera que sea su valimiento, entre otros, las concesiones de servicios de transporte de viajeros, sin perjuicio de la aplicación del Reglamento (CE) número 1370/2007, del Parlamento Europeo

¹ La jurisprudencia del TJUE ha avalado la vigencia de este particular régimen de contratación aplicable a las concesiones de servicios públicos de transporte de viajeros, cuando -como es propio de las concesiones- el riesgo operacional se traslada al contratista (cabe citar, entre otras, la Sentencia TJUE de 21-03-2019 -asuntos acumulados C-266/17 y C-267/17-, en que establece que los contratos de concesión de servicios de transporte por carretera están sujetos a las reglas específicas del procedimiento de adjudicación del Reglamento (CE) 1370/2007; o, en parecido sentido, la Sentencia TJUE de 28-11-2018, C-328/17). Así lo ha entendido también el TACRC (entre otras, pueden citarse las Resoluciones 196/2022 o 228/2022).



y del Consejo, de 23 de octubre de 2007, anteriormente citado; esto es, los citados contratos no serán SARA en ningún caso, y además rigen para los mismos las especialidades derivadas del repetido Reglamento (UE) número 1370/2007 y sus disposiciones de transposición.

En el ámbito de aplicación del Reglamento (UE) número 1370/2007 anteriormente referido, la LOTTT² regula, en sus arts. 71 y ss., el contrato de gestión de los servicios públicos de transporte regular de viajeros, abordando aspectos fundamentales de su régimen jurídico, tales como el procedimiento de adjudicación, la duración de los contratos, el contenido mínimo de los pliegos, los requisitos que debe cumplir el adjudicatario, el régimen en de modificación, etc.

En concreto, el art. 75 (de carácter básico, ex. disposición final 2^a) regula, en su apartado 3, el régimen en de modificación contractual. Y, por su parte, el art. 71 (también de carácter básico) señala que, en lo no previsto en la propia ley ni en la reglamentación de la Unión Europea acerca de los servicios públicos de transporte de viajeros por carretera, o en las normas reglamentarias dictadas para la ejecución y desarrollo de las disposiciones, se aplicarán las reglas establecidas en la legislación general sobre contratación del sector público que resulten de aplicación a los contratos de gestión de servicios públicos (indicación que, en la actual LCSP, debe entenderse referida a los contratos de concesión de servicios³). En desarrollo de la LOTTT debe así mismo citarse el ROTT⁴, en cuyos arts. 92 y ss. se aborda el régimen en de modificación y extinción de este tipo de contratos.

Es decir, los contratos de concesión de servicios públicos de transporte regular de viajeros son objeto de una regulación específica de carácter sectorial, conformada por las disposiciones citadas, si bien, con carácter supletorio, cabe la aplicación de la normativa general sobre contratación del sector público en materia de concesiones de servicios.

Se abordan seguidamente, por separado, cada una de las dos opciones que se plantean en la consulta.

² Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres.

³ Con la vigente LCSP desaparece el contrato de gestión de servicio público, que se sustituye por la figura de la concesión de servicios, transponiendo así el contenido de la Directiva relativa a la adjudicación de contratos de concesión.

⁴ Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de Ordenación de Transportes Terrestres.



1. Sobre la posibilidad de modificar el contrato.

El art. 75.3 LOTTT regula la posible modificación de este tipo de contratos, en los siguientes términos:

•(•)

3. El contrato sólo podrá modificarse cuando así se haya previsto en el pliego y se hayan detallado de forma clara, precisa e inequívoca las condiciones en que podrá hacerse.

No obstante, la Administración contratante, previa audiencia del contratista, podrá modificar el contrato, a efectos de adecuar la prestación del servicio a los cambios sobrevenidos en las circunstancias que se tuvieron en cuenta en el momento de su adjudicación en relación con la demanda potencial de los servicios o la necesidad de cubrir nuevos tráficlos surgidos en las im editaciones del servicio que no se encuentren atendidos a través de otros contratos o que hayan dejado de estarlo por la extinción del servicio que los venía atendiendo, de conformidad con lo que reglamentariamente se determine. En este supuesto, el acuerdo de modificación adoptado por el órgano contratante de la Administración pondrá fin a la vía administrativa, será inmediatamente ejecutivo y su cumplimiento resultará obligatorio para el contratista.

Muy especialmente, a los efectos previstos en este punto, la Administración contratante valorará la conveniencia de modificar un servicio preexistente cuando, con posterioridad a su inauguración, tenga lugar el establecimiento o cierre de centros docentes, sanitarios o de otra índole generadores de una demanda significativa de transporte.

Cuando la modificación del contrato afecte a su régimen financiero, la Administración deberá restablecer el equilibrio económico de aquél, en beneficio de la parte contratante que corresponda, de conformidad con lo previsto en la legislación sobre contratos del sector público. Sea cual fuere su causa, la modificación del contrato deberá finalizarse conforme a lo previsto en el punto 1.

(•)•

Es decir, se distingue entre las modificaciones previstas expresamente en los pliegos -párrafo primero-, y las posibles modificaciones no contempladas en los pliegos -párrafo segundo-. Estas últimas (las no previstas) solamente caben si se dan las circunstancias que reseña el párrafo segundo del precepto transcrito y en los términos en que se desarrolló reglamentariamente (el párrafo segundo remite a lo que reglamentariamente se determine, en relación con las posibles modificaciones no previstas).



Descartada la posibilidad de una modificación prevista (dado que, como se indica en la consulta, la eventualidad producida no se contempla en el pliego como un posible supuesto modificativo), debe analizarse si puede concurrir alguno de los supuestos habilitantes de posibles modificaciones no previstas, recogidos en el párrafo segundo del apartado transcrito, y, en caso afirmativo, si tal supuesto puede reconducirse a alguna de las posibilidades modificativas previstas reglamentariamente, esto es, en el ROTT.

Dado el tenor de la consulta y los antecedentes que figuran en la misma, parece claro que puede concurrir el primero de los citados supuestos, esto es, la existencia de cambios sobrevenidos en las circunstancias que se tuvieron en cuenta en el momento de su adjudicación en relación con la demanda potencial de los servicios, habida cuenta que la actuación del Ayuntamiento de Altea, en principio imprevisible, ha originado, de manera sobrevenida y sorpresiva, una variación de las circunstancias consideradas en la definición de los elementos configuradores del contrato, en aspectos tan relevantes como son el itinerario, las paradas previstas, el número de expediciones, el tiempo necesario para efectuar el recorrido, etc., todo lo cual, como es lógico, incide de manera sustancial en la calidad del servicio y en la demanda potencial del mismo.

Como se ha indicado, la posible modificación del contrato por esta causa se regirá por lo que pueda haberse dispuesto al efecto a través del oportuno desarrollo reglamentario, al que remite la propia LOT. Procede, por tanto, analizar la regulación de la modificación contractual contenida en los arts. 92 ss del ROTT.

En la consulta se plantea la imposibilidad de proceder a la modificación, al considerar que en tal caso se transgrediría la restricción temporal establecida en el art. 104.2 ROTT (esto es, que haya transcurrido al menos 3 años desde la formalización del contrato, lo que no se cumple en el presente caso); los apartados 1 y 2 del art. 104 ROTT establecen lo siguiente:

1. ()

1. Previamente a la aprobación de la resolución mediante la que se modifique el contrato de gestión de un servicio público de transporte regular de viajeros de uso general en ejecución de lo previsto en los artículos 91, 92.2, 95.2, 102.2 ó 103, la Dirección General de Transporte Terrestre anunciará, en la página web del Ministerio de Fomento, la apertura de un período de información pública y, simultáneamente, recabará el informe del contratista del servicio y de las Comunidades Autónomas afectadas por los tráficos de este, durante un período de quince días.



Las citadas modificaciones contractuales deberán ser objeto de inscripción en el Registro de Empresas y Actividades de Transporte a los efectos previstos en los artículos 85.5 y 49.2 b).

2. No podrá introducirse ninguna de las modificaciones señaladas en el apartado anterior hasta que hayan transcurrido tres años desde la formalización inicial del contrato de gestión, o dos desde su última modificación, cuando falte un período inferior a dos años para la terminación de su vigencia, salvo que se trate de incluir tráficos que venían siendo atendidos por un servicio público de transporte regular de viajeros de uso general y que, como consecuencia de una renovación contractual, hubiesen quedado sin servicio.

(·)·

El precepto transcrito se refiere a supuestos modificativos concretos, contemplados en diversos preceptos del ROTT, y que, por tanto, habilitarían la modificación contractual al margen de cualquier previsión específica en los pliegos, si se dan las situaciones previstas en dichos supuestos; esto es, se trataría de los posibles supuestos de modificaciones contractuales no previstas, y contempla los casos siguientes: modificación de los tráficos inicialmente señalados (art. 91), modificación del número mínimo de expediciones (art. 92.2), cambio de ubicación de alguna parada (art. 95.2), modificación de las tarifas al margen de las revisiones tarifarias periódicas previstas (art. 102.2), y el supuesto de concentración o unificación en un solo contrato de diferentes contratos preexistentes (art. 103).

Por consiguiente, la regulación de los posibles modificaciones no previstas debe cumplir dos condiciones simultáneas: de una parte, se impone una restricción objetiva, en el sentido de que solamente caben al margen de las modificaciones previstas en el pliego - las modificaciones no previstas contempladas reglamentariamente, a que antes se ha hecho referencia; y, por otra parte, opera también una condición temporal, en el sentido de que dichas modificaciones no podrán introducirse hasta que hayan transcurrido tres años desde la formalización inicial del contrato de gestión, o dos desde su última modificación, cuando falte un período inferior a dos años para la terminación de su vigencia.

No dándose la segunda condición (la restricción o condición temporal), debe concluirse que no resulta posible acometer modificación alguna.



2. Sobre la posible resolución del contrato.

Con carácter previo, debe señalarse que la opción de una eventual resolución contractual solo podrá contemplarse si se descarta la posibilidad de modificar el contrato, para adaptarlo a la nueva situación sobrevenida, posibilidad que se ha analizado en el epígrafe 1 anterior.

Las posibles causas de resolución del contrato son las establecidas en el art. 82.3 LOTT, del siguiente tenor:

(·)

3. Son causas de resolución del contrato:

- a) La muerte o incapacidad sobrevenida del contratista individual o la extinción de la personalidad jurídica de la sociedad contratista.
- b) La declaración de concurso del contratista o la declaración de insolvencia de éste en cualquier otro procedimiento.
- c) La pérdida por el contratista de la autorización de transporte público de viajeros regulada en esta ley, así como la suspensión de aquélla por las causas señaladas en el artículo 52, si el contratista no acredita haber subsanado el incumplimiento que dio lugar a la suspensión en el plazo que reglamentariamente se determine.
- d) El incumplimiento del plazo de que disponga el contratista, de conformidad con lo reglamentariamente establecido o, en su caso, con lo expresamente señalado en el contrato, para iniciar la prestación del servicio tras la formalización del contrato.
- e) La renuncia unilateral del contratista.
- f) El incumplimiento por el contratista de las condiciones señaladas en los apartados m) o n) del artículo 73.2, o bien el incumplimiento reiterado, en los términos en que reglamentariamente se determine, de las condiciones señaladas en los apartados a) o j) del mismo precepto, así como el de cualquier otra condición o requisito al que expresamente se haya atribuido esa consecuencia en el contrato.
- g) La interrupción injustificada de la prestación del servicio por parte del contratista por el plazo reglamentariamente establecido o señalado en el contrato.
- g) El mutuo acuerdo entre la Administración y el contratista.
- h) El rescate del servicio por la Administración, cuando ésta acuerde gestionarlo directamente por razones de interés general.
- i) La supresión del servicio por razones de interés general.
- j) La imposibilidad de la explotación del servicio como consecuencia de acuerdos adoptados por la Administración contratante con posterioridad al contrato.
- k) Aquellas otras que se establezcan expresamente en el contrato. (·)



Como señala la consulta, la situación analizada no puede encuadrarse en ninguno de los supuestos que reseña el precepto transcrito, a excepción, en su caso, del posible acuerdo mutuo extintivo. Ahora bien, en tal caso, debe tenerse en cuenta la condición establecida en el art. 83.7 LOTT, que dispone lo siguiente:

·(·)

7. La resolución por mutuo acuerdo sólo podrá tener lugar cuando no concurre otra causa de resolución imputable al contratista y en el expediente resulte acreditado que, desde el punto de vista del interés general, es innecesario o inconveniente que se siga prestando el servicio.

(·)·

El centro directivo consultante considera que esta condición puede acogerse a la posibilidad de una resolución acordada, dado que se trata de un servicio que sigue siendo necesario para la ciudadanía y que, en consecuencia, debe seguir prestandose sin solución de continuidad.

Conviene matizar esta apreciación.

Lo que exige el art. 83.7 LOTT es que conste en el expediente que resulta ·(·) innecesario o inconveniente que se siga prestando el servicio. (·). Ahora bien, el servicio, tal como se configura en el contrato actualmente vigente, ha devenido -a consecuencia de la actuación municipal- de imposible prestación, a tenor de los antecedentes que recoge la consulta; resulta absurdo obstarse en el mantenimiento de un servicio en unas condiciones que no resulta materialmente posible cumplir, y, por tanto, cabe decir que tal postura en modo alguno favorece el interés general; lo que conviene al interés general es que, dadas las circunstancias, se reconfigure el servicio en términos que lo hagan viable y ajustado a las nuevas circunstancias sobrevenidas, finalidad que solamente puede alcanzarse de dos modos: o bien a través de una modificación del contrato actual (ya tratada en el apartado 1 anterior), o, en el caso de que se considere que no resulta posible proceder a dicha modificación, mediante la extinción por resolución acordada del contrato, procediéndose en tal supuesto a la licitación de un nuevo contrato adaptado (material y económicamente) a la actual coyuntura sobrevenida.



Por tanto, si se descarta una eventual modificación, lo que conviene al interés general (identificado, en este caso, con el mantenimiento de un servicio público de transporte regular de viajeros en la zona actualmente cubierta por el contrato) es precisamente la resolución del contrato actualmente y la subsiguiente licitación de un nuevo contrato adaptado a la situación actual; o, dicho de otro modo, resulta inconveniente -por imposible- pretender que se siga prestando el servicio, prestación que, en sus términos actuales, resulta materialmente inviable.

Desde este punto de vista, por tanto, se cumpliría la condición que establece el art. 83.7 LOTT, de modo que no existiría obstáculo para resolver el contrato de mutuo acuerdo, conforme a lo previsto en el art. 82.3, letra h), de la repetida LOTT.

Todo ello se entiende sin perjuicio de la posibilidad de adoptar medidas de emergencia para evitar o prevenir la interrupción del servicio público, en los términos previstos en el art. 5.5 del Reglamento (CE) núm. 1370/2007⁵.

Asimismo, deberá también tenerse en cuenta que, según dispone el art. 290.6 a) LCSP⁶, cuando la ejecución del contrato de concesión de servicios devenga extraordinariamente onerosa para el contratista (es decir, si se produce una quiebra en la economía o equilibrio financiero del contrato) debido a la aprobación de una disposición general por parte de una administración distinta de la concedente (en este caso, por una actuación unilateral de un ayuntamiento)⁷, el concesionario podría desistirse del contrato, sin derecho en tal caso a indemnización alguna para ninguna de las partes.

⁵ El art. 5.5 del Reglamento (CE) núm. 1370/2007 dispone lo siguiente: «En caso de interrupción de los servicios o de riesgo inminente de tal situación, la autoridad competente podrá adoptar una medida de emergencia en forma de adjudicación directa o de acuerdo formal de prórroga de un contrato de servicio público, o de exigencia de prestar determinadas obligaciones de servicio público. El operador de servicio público tendrá derecho a recurrir la decisión de imponer la prestación de determinadas obligaciones de servicio público. La adjudicación o prórroga de un contrato de servicio público como medida de emergencia, o la imposición de dicho contrato, no excederá de dos años.»

⁶ Como se ha explicado en una observación anterior, y de conformidad con el art. 71 LOTT, cabe la aplicación supletoria de la legislación general sobre contratación del sector público relativa a los contratos de gestión de servicios públicos (véase, a propósito, la actual LCSP, contratos de concesión de servicios).

⁷ Se trataría de un caso paradigmático de lo que la doctrina denomina «factum principis», entendido como una actuación o disposición de la administración (aún cuando en este caso se trate de una administración distinta de la concedente) que, si bien no modifica ni pretende modificar formalmente el contrato, incide en su equilibrio económico, de modo que su ejecución resulta mucho más onerosa para el contratista.



TERCERA.- Sobre la eventual publicación del presente informe, conforme a lo previsto en el art. 16.2, letra a), de la Ley 1/2022, de 13 de abril, de Transparencia y Buen Gobierno de la Comunitat Valenciana.

El presente informe da respuesta a diversas consultas planteadas, y supone o conlleva una interpretación del derecho, por lo que, a criterio de esta Abogacía, concurre el supuesto previsto en el art. 16.2, letra a), de la Ley 1/2022, de 13 de abril, de Transparencia y Buen Gobierno de la Comunitat Valenciana.

Asimismo, la disposición final 2ª de la precitada Ley 1/2022, en su apartado segundo, establece lo siguiente:

«(·) Permanecerán en vigor, en todo lo que no se oponga a esta ley y hasta que no se deroguen expresamente, el Decreto 105/2017, de 28 de julio, del Consell, de desarrollo de la Ley 2/2015, de 2 de abril, de la Generalitat, en materia de transparencia y de regulación del Consejo de Transparencia, Acceso a la Información Pública y Buen Gobierno, y el Decreto 56/2016, del Consell, de 6 de mayo, por el cual se aprueba el Código de buen gobierno de la Generalitat. El Consell tendrá que realizar, si procede, las modificaciones normativas necesarias para adaptar el contenido de estos decretos a lo que establece esta ley. (·)»

Y, por su parte, el artículo 27.2 del Decreto 105/2017, de desarrollo de la Ley 2/2015, ubicado en el capítulo I del Título II, dedicado a la publicidad activa, dispone lo siguiente:

«(·) Asimismo, las subsecretarías publicarán, previa consulta preceptiva a la Abogacía General de la Generalitat, aquellos informes jurídicos de la misma que den respuesta a consultas planteadas en la medida que supongan una interpretación del derecho, de los derechos garantizados en la normativa vigente en materia de transparencia o que tengan efectos jurídicos, con los límites establecidos en la Ley 19/2013, de 9 de diciembre, especialmente en los artículos 14.1.º, letras f) y k) y 18.1 b). (·)»

Por cuanto antecede, y no apreciándose la concurrencia de ninguno de los límites establecidos en la Ley 19/2013, de 9 de diciembre, el presente informe jurídico tendrá que ser objeto de publicidad activa, conforme a lo previsto en el art. 16.2, letra a), de la Ley 1/2022, de 13 de abril, de Transparencia y Buen Gobierno de la Comunitat Valenciana.



Es cuanto procede informar en Derecho .

El presente informe tiene carácter no vinculante, por lo que el órgano consultante podrá adoptar, en su caso, la decisión que estime más oportuna, en relación con las distintas cuestiones planteadas.

Valencia, a día de la firma electrónica del presente documento.

EL ABOGADO DE LA GENERALITAT

Vº Bº.: EL ABOGADO COORDINADOR .

